LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

3 Juillet 1902. — N° 199.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

MARCEL RENAULT, VAINQUEUR DE LA COURSE PARIS-VIENNE

Sur voiture légère *Renault frères,* munie de pneumatiques *Michelin.*

L'instantané que nous reproduisons ici représente Marcel Renault, le vainqueur de la Course Paris-Vienne, en train d'accomplir son dernier tour de piste sur le Prater ; Marcel Renault a couvert en 15 h. 46 m. 41 s. la distance de la course Paris-Vienne, ce qui lui assure, avec une moyenne de 72 kilomètres à l'heure, non seulement la première place dans le classement des voitures légères, mais encore la première place dans le classement général.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Deuxième Édition

❦ ❦ ❦

L'Arrivée à Vienne

Dans notre **première édition** *parue lundi, nous donnions les photographies du départ et du passage à Belfort des concurrents de*

PARIS-VIENNE

Nous publions aujourd'hui une

Deuxième Édition

donnant les photographies prises sur le parcours de la course et à l'arrivée des concurrents dans la capitale de l'Empire Austro-Hongrois.

Cette arrivée s'étant faite

Dimanche dans la soirée

nos lecteurs peuvent se rendre compte que, ni à Vienne, ni à Paris, nous n'avons perdu notre temps.

Ils ne s'en étonneront pas, car la Vie au Grand Air *les a habitués à de semblables*

Tours de force.

Nos deux éditions successives donnent donc

l'histoire complète

de la course

PARIS-VIENNE

depuis

le départ

jusqu'à

l'arrivée.

Dans notre

prochain numéro

nous reviendrons sur cet

événement sensationnel

et nous publierons les photographies de nos

divers concours

ainsi que celles du

Voyage des Touristes.

De cette façon, et ainsi que nous l'avions promis, les lecteurs de la Vie au Grand Air *auront été*

les premiers

et

les mieux informés

comme ils le seront encore dans l'avenir.

❦

Lire en outre dans notre prochain numéro :

Le Grand Prix de Paris Cycliste
par Marcel Viollette.

Le Championnat de France d'Athlétisme,
par Paul Champ.

Le Championnat d'Aviron,
par Edmond Magnez.

Chez Watson,
entraîneur de M. le baron de Rothschild.
Les deux Ans. Le Starting gate.
par Paul Mégnin.

etc., etc. LES ÉDITEURS.

Sur la route.

Paris-Vienne

III

De BELFORT à VIENNE

Nous publions aujourd'hui une deuxième édition composée d'une troisième série de documents sur la course Paris-Vienne, documents dont l'intérêt ne le cède en rien, bien au contraire, à ceux que nous avons publiés précédemment sur l'itinéraire, le départ et la première étape de cette course qui constitue un des plus magnifiques événements sportifs qui aient jamais été. Nous ne doutons pas du bon accueil que fera le public à ce numéro exceptionnel, consacré tout entier aux deux dernières et plus dures étapes et à l'arrivée, et nous croyons devoir, afin d'en éclairer la documentation photographique, rappeler brièvement ici, la nature et les conditions de cette course.

❦ ❦ ❦

Organisation. — La course Paris-Vienne était organisée par les soins des Automobiles-Clubs de France, de Suisse et d'Autriche. Elle était ouverte à tous les véhicules automobiles, de tous pays et de toute nature, divisés en cinq catégories : 1° grosses voitures; 2° voitures légères ; 3° voiturettes ; 4° motocycles ; 5° motocyclettes.

Coupe Gordon-Bennet. — En même temps que la course se disputait, le challenge institué par M. Gordon-Bennet, — ce challenge international qui se dispute tous les ans sur une distance d'au moins 500 kilomètres, consiste en une coupe qui appartiendra en toute propriété à l'Automobile-Club du pays dont les représentants auront gagné trois fois la coupe. — La course fut gagnée deux fois déjà par la France avec *R. de Knyff* et *Girardot*. — L'arrivée de la course avait lieu cette fois à Salzbourg, soit à une distance effective de 617 kilom. du départ.

Distance. — La course comprenait un parcours total de 1441 kilomètres, divisés en quatre étapes :

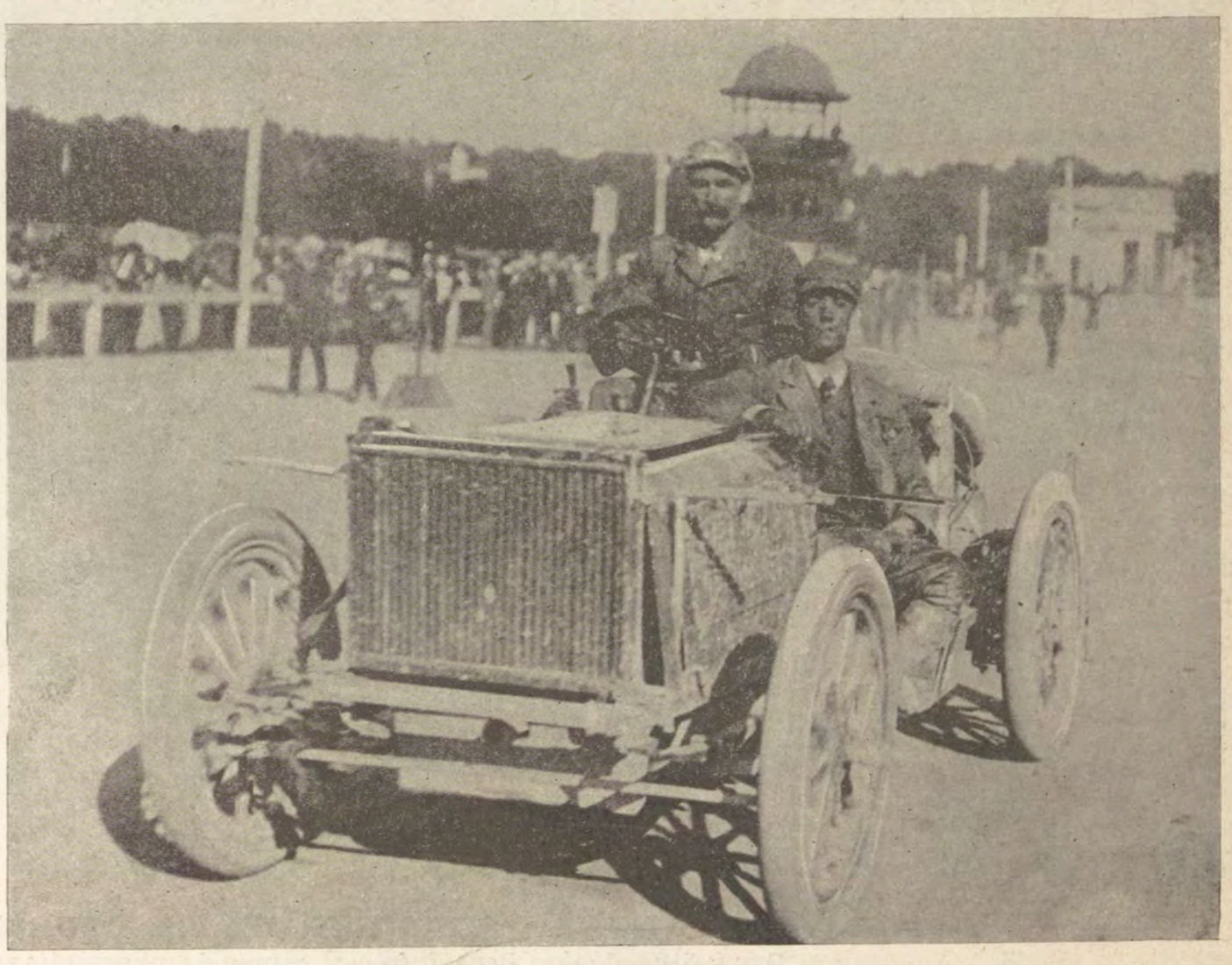
1° PARIS-BELFORT, 407 kilomètres. *Jeudi 26 juin.*
2° BELFORT-BREGENZ, 382 kilomètres. *Vendredi 27 juin.*
3° BREGENZ SALZBOURG, 317 kilomètres. *Samedi 28 juin.*
4° SALZBOURG-VIENNE, 335 kilomètres. *Dimanche 29 juin.*

Neutralisation. — Il est à remarquer que sur les 1441 kilomètres du parcours, la deuxième étape, comportant la traversée de la Suisse, était entièrement *neutralisée*, c'est-à-dire que, bien que les concurrents fussent obligés de l'accomplir sur leur machine, le temps qu'ils mettaient à la parcourir n'entrait pas en ligne de compte dans le calcul général du temps de parcours. Il en était de même de la traversée d'un certain nombre de villes.

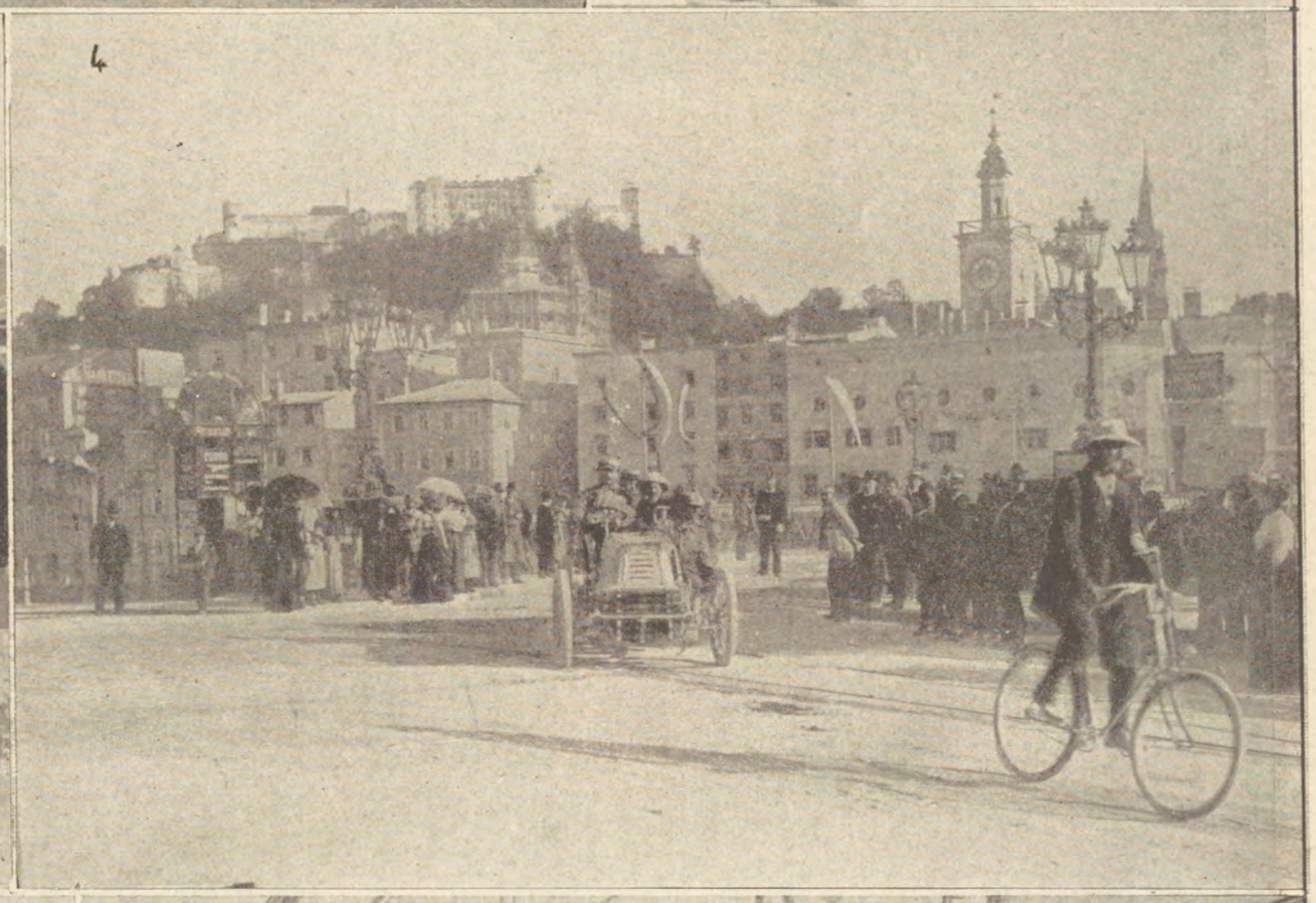
Les concurrents au départ. — Le départ fut donné le jeudi 26 juin à trois heures et demie du matin à 148 concurrents sur les 210 qui avaient souscrit leur engagement.

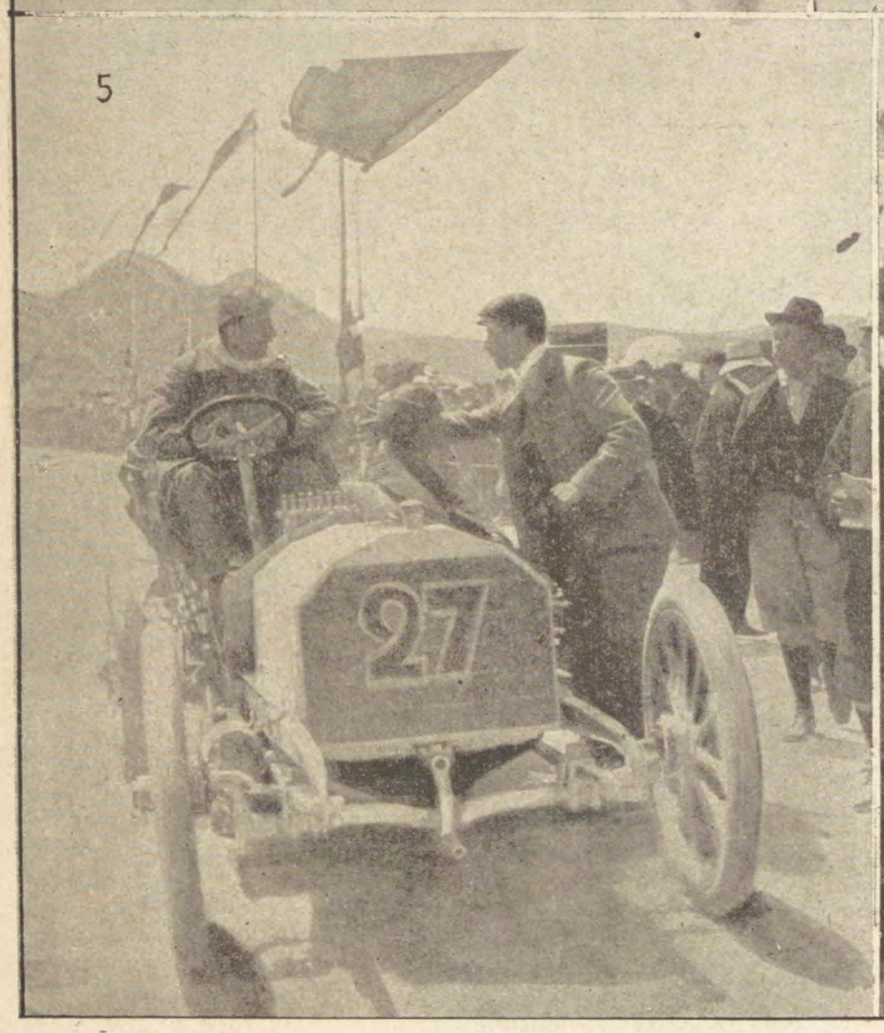
Toutes les catégories d'automobiles prévues étaient représentées; on remarquait un certain nombre de voitures à l'alcool ou à vapeur. Le caractère international de la course était sauvegardé par la présence au départ de : 4 VOITURES ALLEMANDES ; 6 VOITURES LÉGÈRES BELGES ; 2 VOITURES ANGLAISES ; 3 MOTOCYCLETTES AUTRICHIENNES.

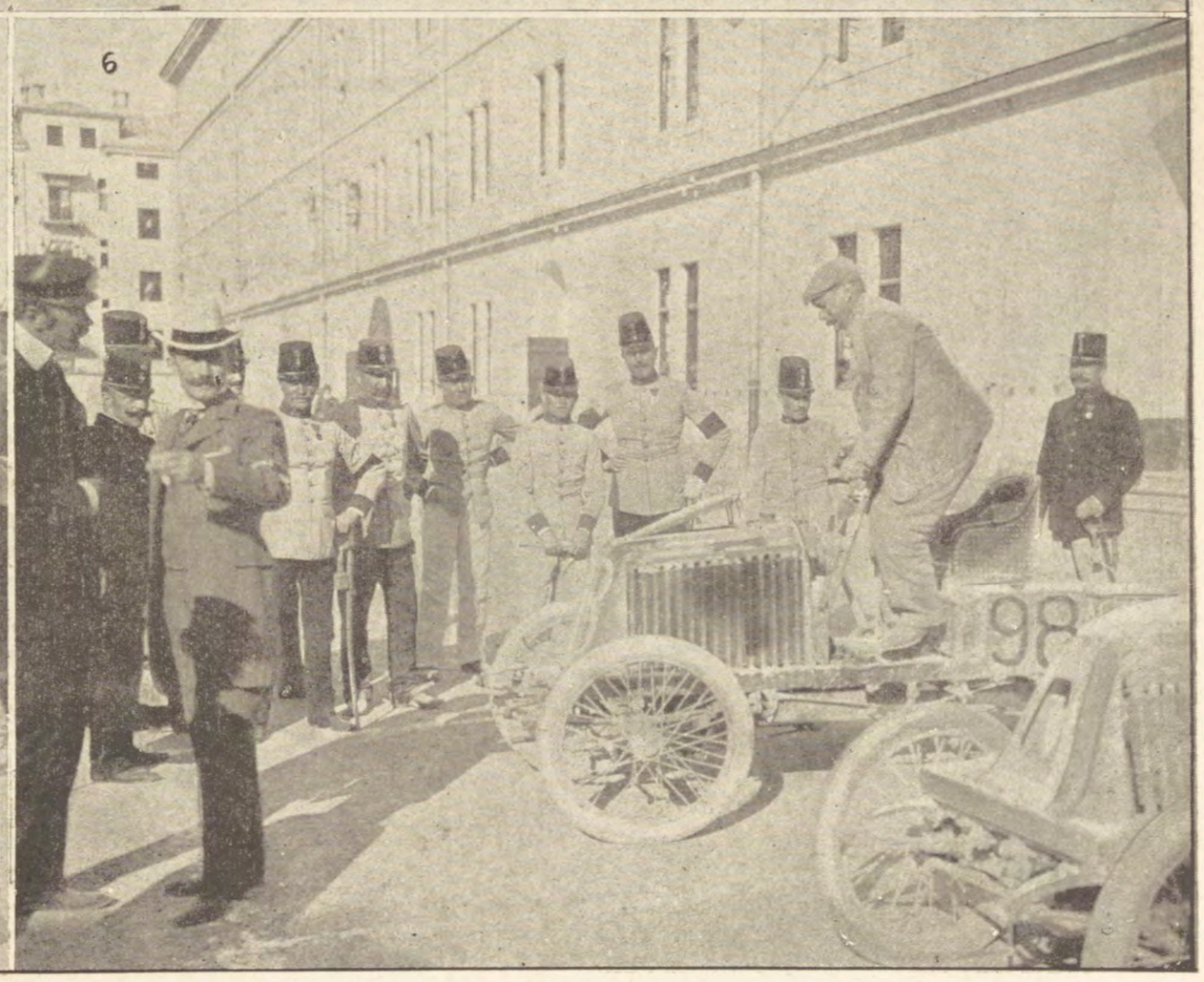
On trouvera dans les pages qui suivent les noms et les portraits des vainqueurs.



Edge, gagnant de la Course Gordon-Bennett,
Les trois représentants de l'Automobile Club de France, Girardot, Fournier et de Knyff, ayant été successivement victimes de « pannes » irréparables, Edge, représentant l'Automobile Club de Grande-Bretagne, se trouve avoir gagné la Coupe Gordon-Bennett, bien qu'il ait mis un temps total de 10 h. 41 m. 58 s. 4/5 pour couvrir les 610 kilomètres que comportaient au total les deux étapes Paris-Belfort et Bregenz-Innsbruck, qui composaient le parcours du challenge.

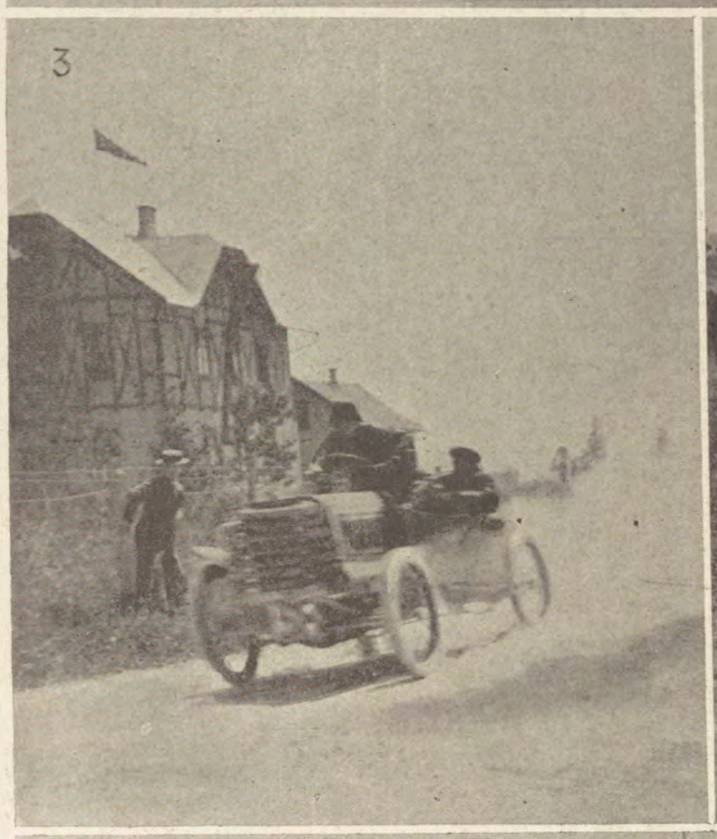






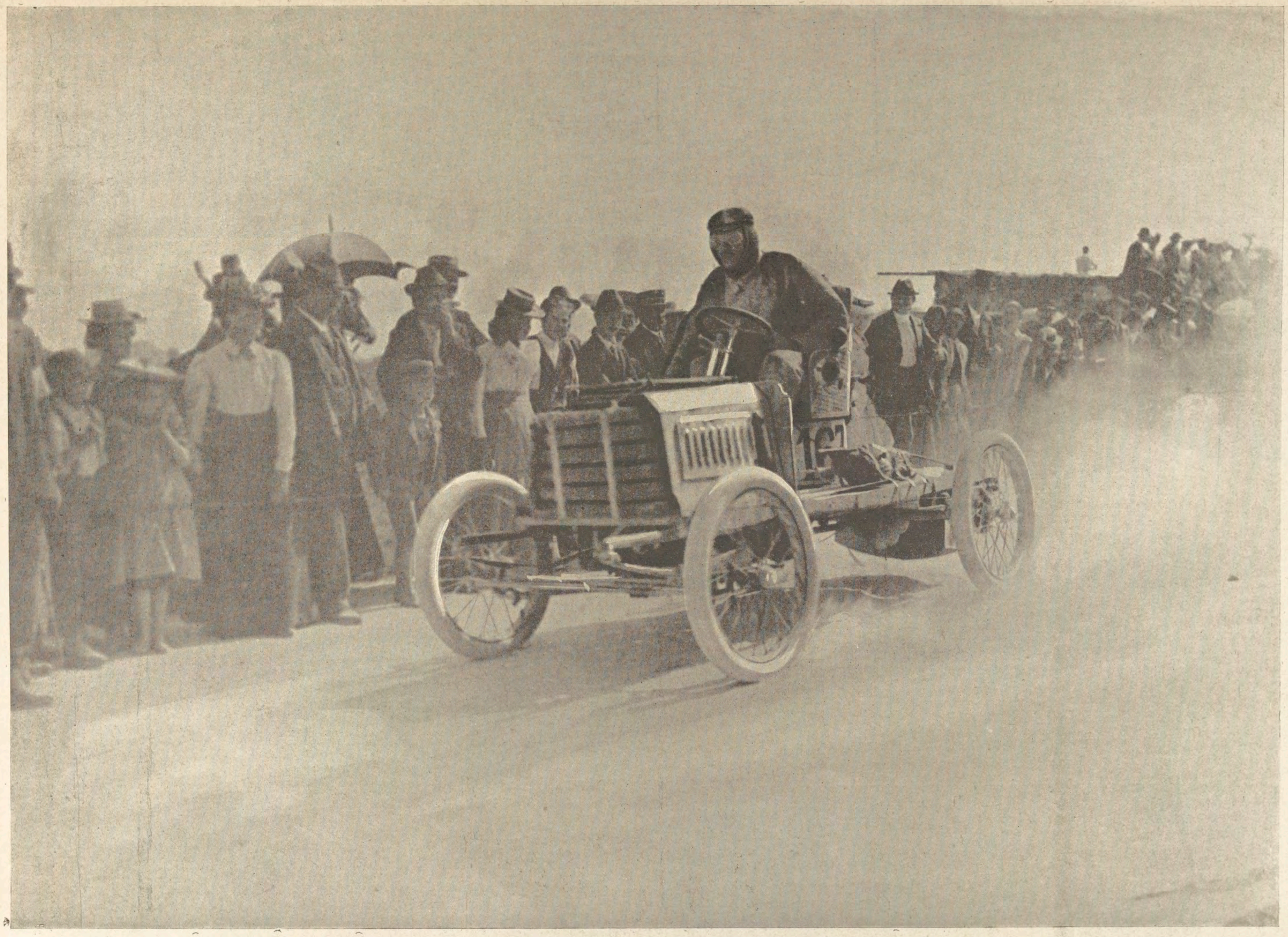
A SALZBOURG. — AVANT LE CONTROLE.

1. La haute société de Salzbourg attendant l'arrivée des concurrents. — 2. Un tyrolien à bicyclette, en grand costume national, essaye de séduire par un insidieux salut militaire, le soldat autrichien qui lui interdit l'approche du contrôle. — 3. Après avoir brisé tous les rayons de l'une des roues d'arrière de sa voiture, et les avoir tous retaillés dans une bûche, de ses propres mains, *Louis Renault arrive au contrôle. — 4. Un concurrent se rend au parc des voitures après être passé au contrôle. Vue prise devant le château de Salzbourg. — 5. Le baron de Forest arrive premier au contrôle de Salzbourg, ayant couvert les 317 kilomètres de l'étape Bregenz-Salzbourg en 4 h. 39 m. 50 s. sur sa voiture* Mercédès, *munie de pneumatiques* Continental. *— 6. A son arrivée au parc, Cormier est entouré d'une foule animée, parmi lesquels un certain nombre d'officiers autrichiens.*



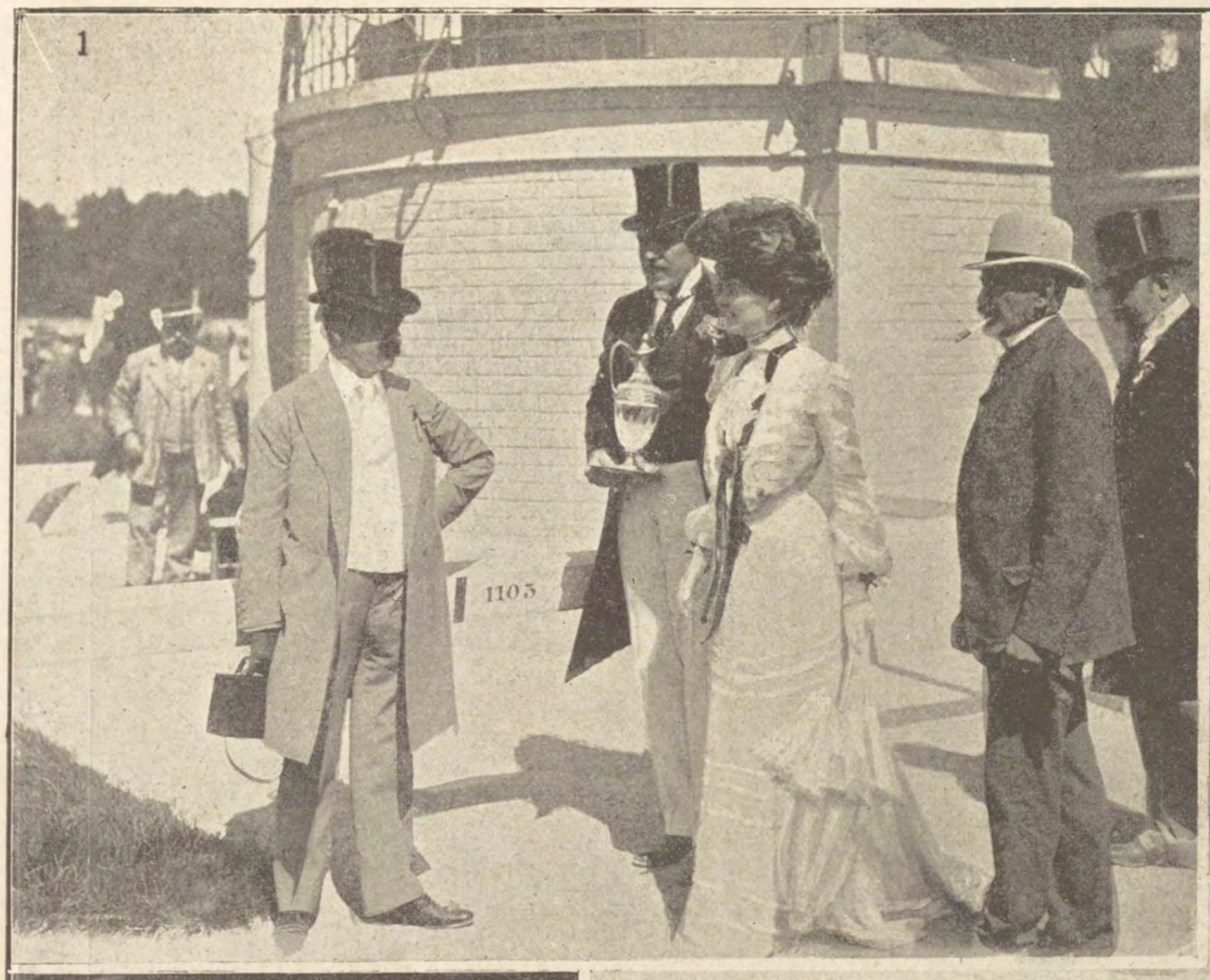
A SALZBOURG.

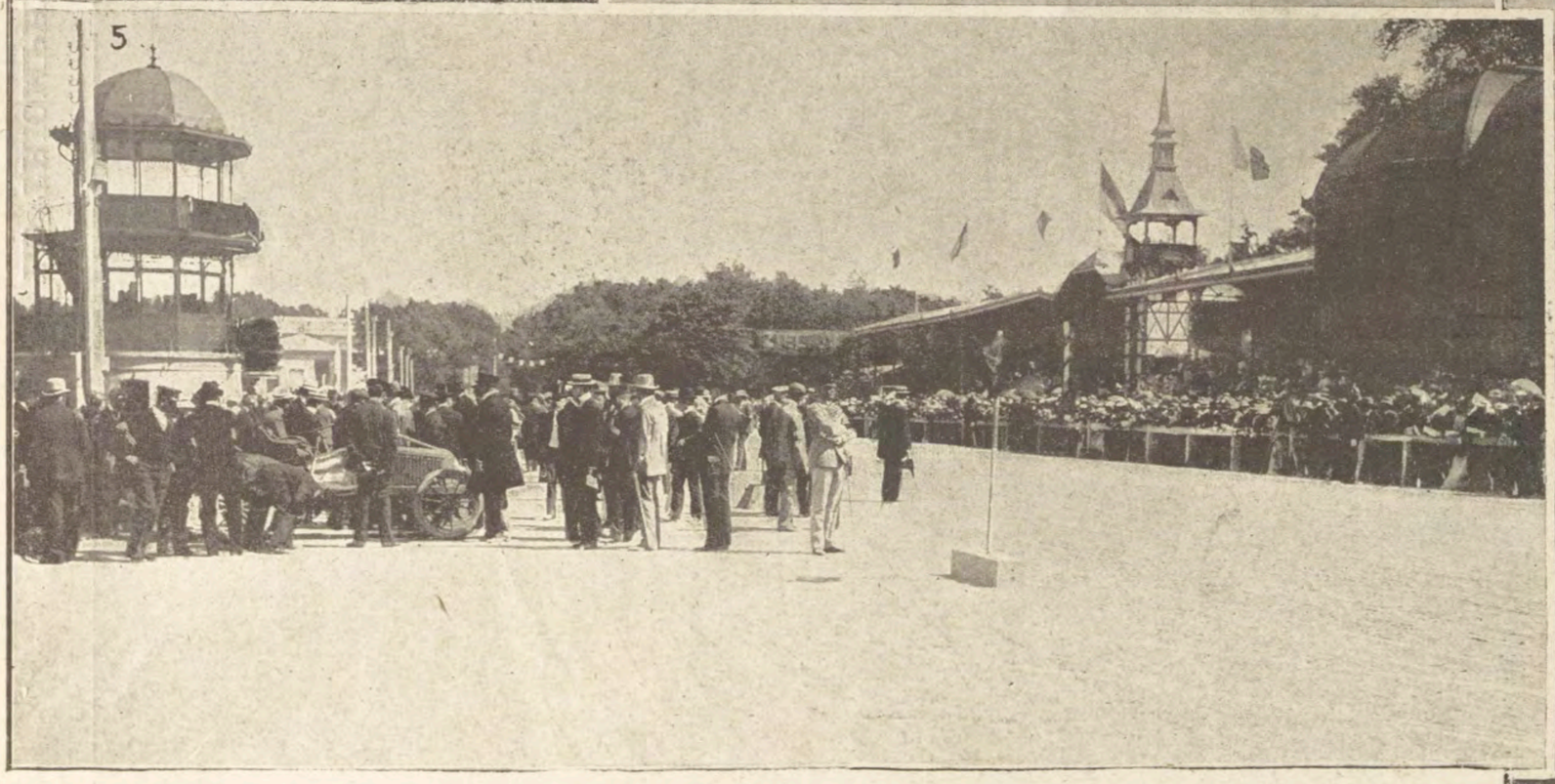
1. L'arrivée de Tart, sur sa voiture légère Clément, *munie de pneumatiques* Dunlop. *Les voitures* Clément *se sont fort bien comportées sur la route. Cinq sont parties, cinq sont arrivées. — 2. Le coin des photographes : comme toujours, ils sont légion. Il y en a plus que de coureurs! — 3. A Reichenhall (15 kil. de Salzbourg), Maurice Farman passant à toute allure. — 4. Un groupe d'officiers autrichiens attendant le passage des concurrents, à Maxglau, aux portes de Salzbourg. — 5. Effet de poussière à l'entrée de Salzbourg. Pendant quatre jours les chauffeurs ont vécu au milieu de ce nuage de poussière signalant leur passage, comme la colonne de nuées qui guidait les Israélites dans le désert.*



LE TRIOMPHE DES DARRACQ. — GUILLAUME à SALZBOURG.

Guillaume, premier de la catégorie des voiturettes, a couvert sur sa voiturette Darracq, *munie de pneumatiques* Michelin, *la distance de Paris-Vienne en 19 h. 19 m. 28 s. 1., faisant ainsi triompher la marque* Darracq *dont toutes les autres voitures se sont classées 2e (Edmond), 4e (Baras), 5e (Hemery), 6e (Marcellin) et 8e (Collin) dans la catégorie des voitures légères. La voiturette de Guillaume, à vneus* Michelin, *était la seule qui fût munie de l'allumage* Auto-Incandescent.



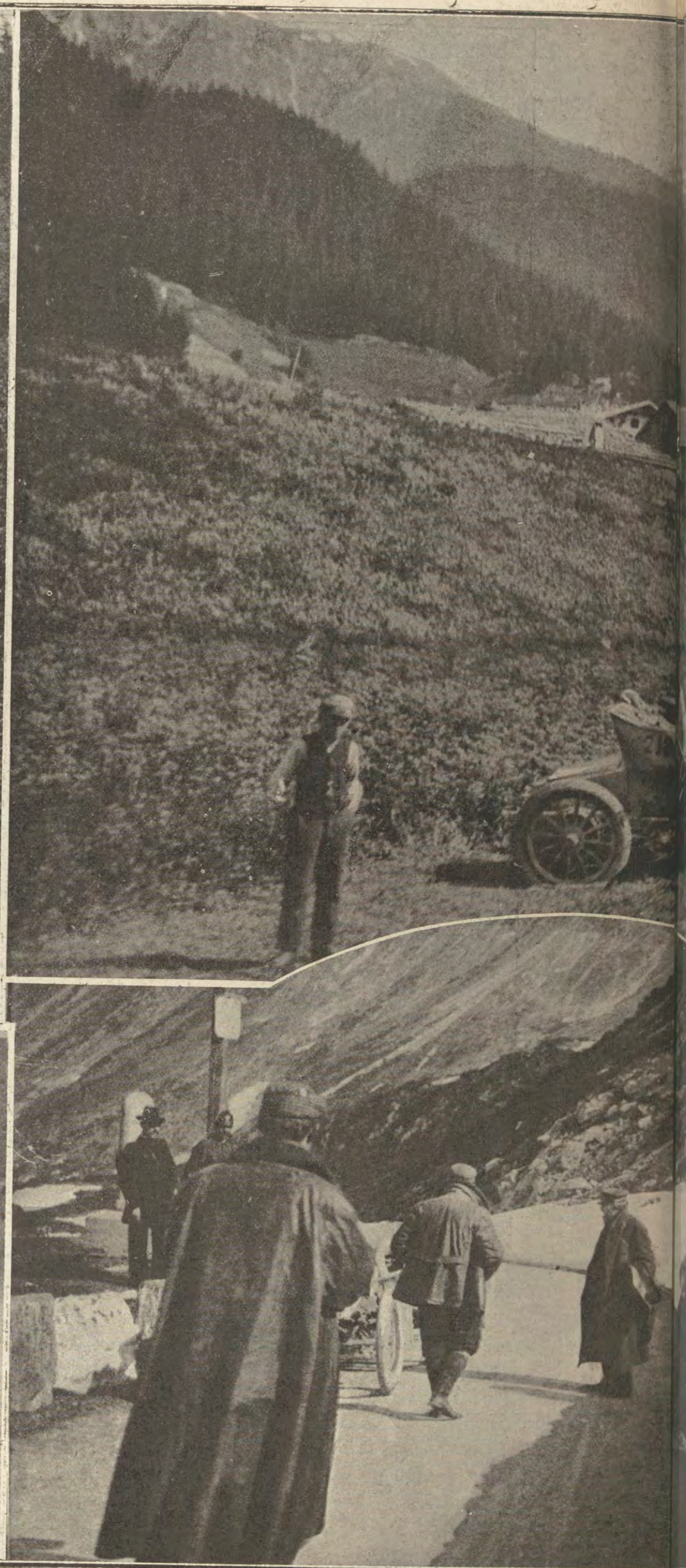


A VIENNE. — L'ARRIVÉE DU PREMIER.

1. Le Président de l'Automobile-Club Autrichien, tenant la coupe qui va être offerte au vainqueur à son arrivée. — 2. Marcel Renault succombe sous le poids des couronnes. — 3. Le vainqueur tarde un peu... la coupe, trop lourde pour des bras officiels, a changé de mains. — 4. Le départ du vainqueur pour le parc. — 5. L'hippodrome d'arrivée, vue générale. — 6. Baras à sa descente de voiture.

UN ARRÊT DANS DES GORGES DE L'ARLBERG

Une des plus redoutables difficultés de la course Paris-Vienne consistait, pour les concurrents, dans la traversée des montagnes de l'Arlberg (1800 mètres d'altitude). L'hiver s'étant prolongé; le sommet de ces monts était encore complètement glacé, et on fut obligé à certains endroits de frayer un passage aux voitures, au milieu de la route envahie par la neige. Dans le col le plus élevé de l'Arlberg, l'état déplorable du terrain a forcé un des concurrents à s'arrêter pour réparer un léger accident.

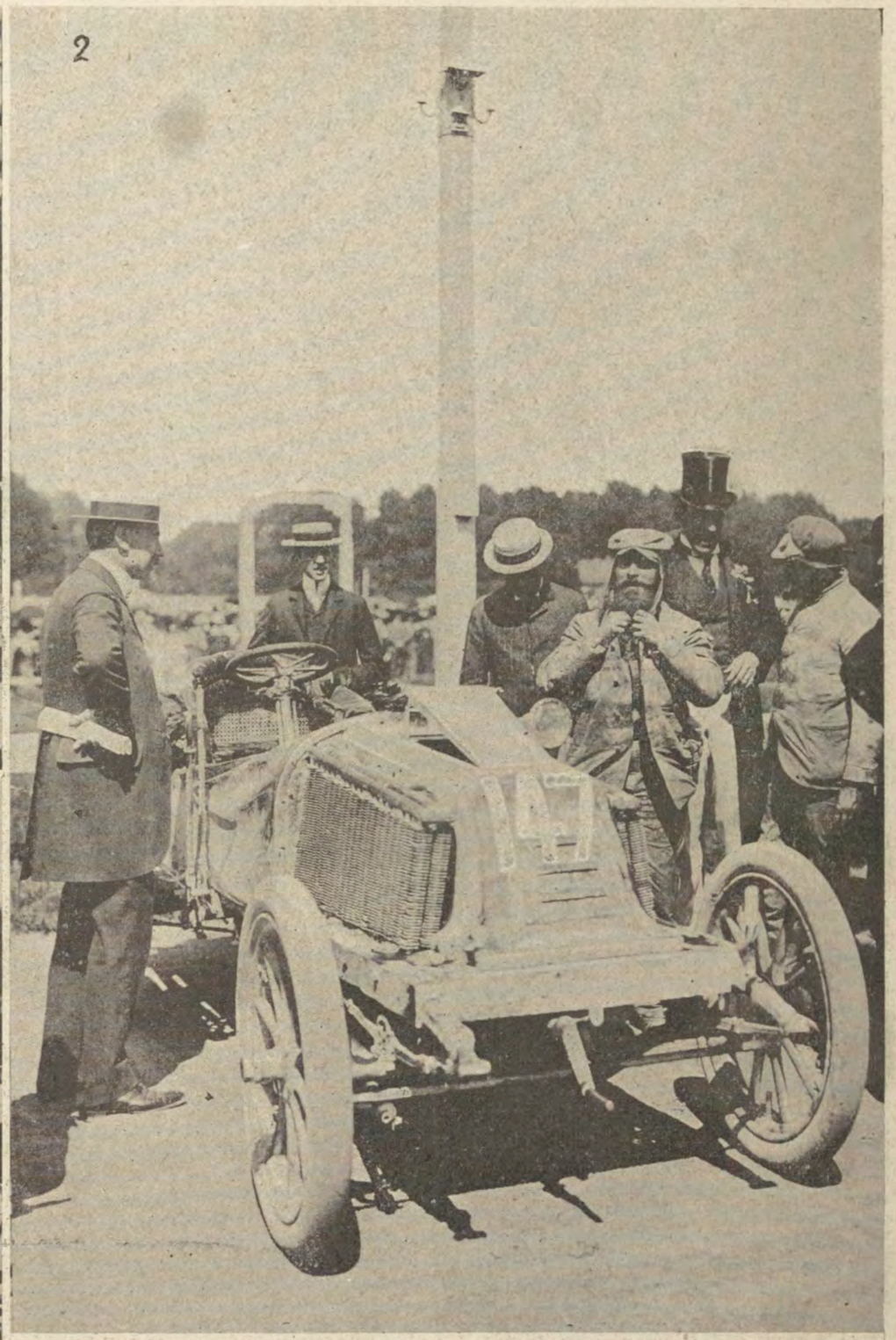


DANS LES GORGE

1. La chute de Théry. Le frein de la voiture légère que conduisait Théry s'étant brisé, le malheureux coureur s'est vu précipité du haut d'une pente de 100 mètres de hau
l'Arlberg. — 3. Tandis que le conducteur d'une voiture Darracq est descendu de voiture pour examiner son allumage, un collègue de la même écurie le passe à toute
— 5. Les murailles de neige au bord de la route de l'Arlberg. On voit que la triste description faite des routes de l'Alberg avant la course n'avait rien d'exagéré. — 6.

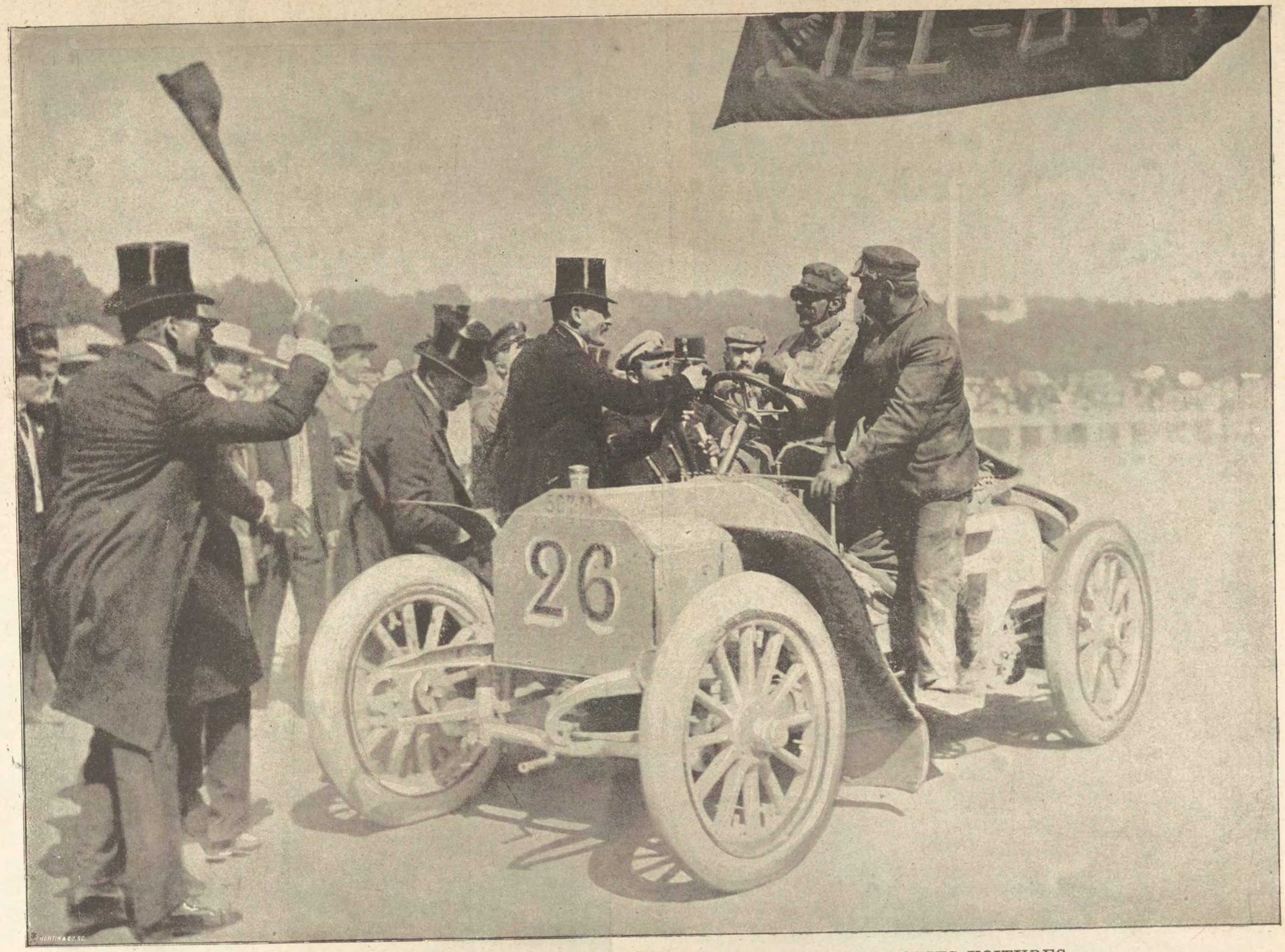
DE L'ARLBERG.

r, chute terrible dont il eut la chance inouïe de se tirer sans aucun mal pour lui, mais non sans dommage pour sa voiture. — 2. La voiture de Bellamy, en panne dans lure. — 4. Teste, directeur de la maison Outhenin-Chalandre, *sur sa voiture munie de pneumatiques* Continental, *après Landeck, au bas des pentes de l'Arlberg. près une légère panne, en route de nouveau.*



A VIENNE

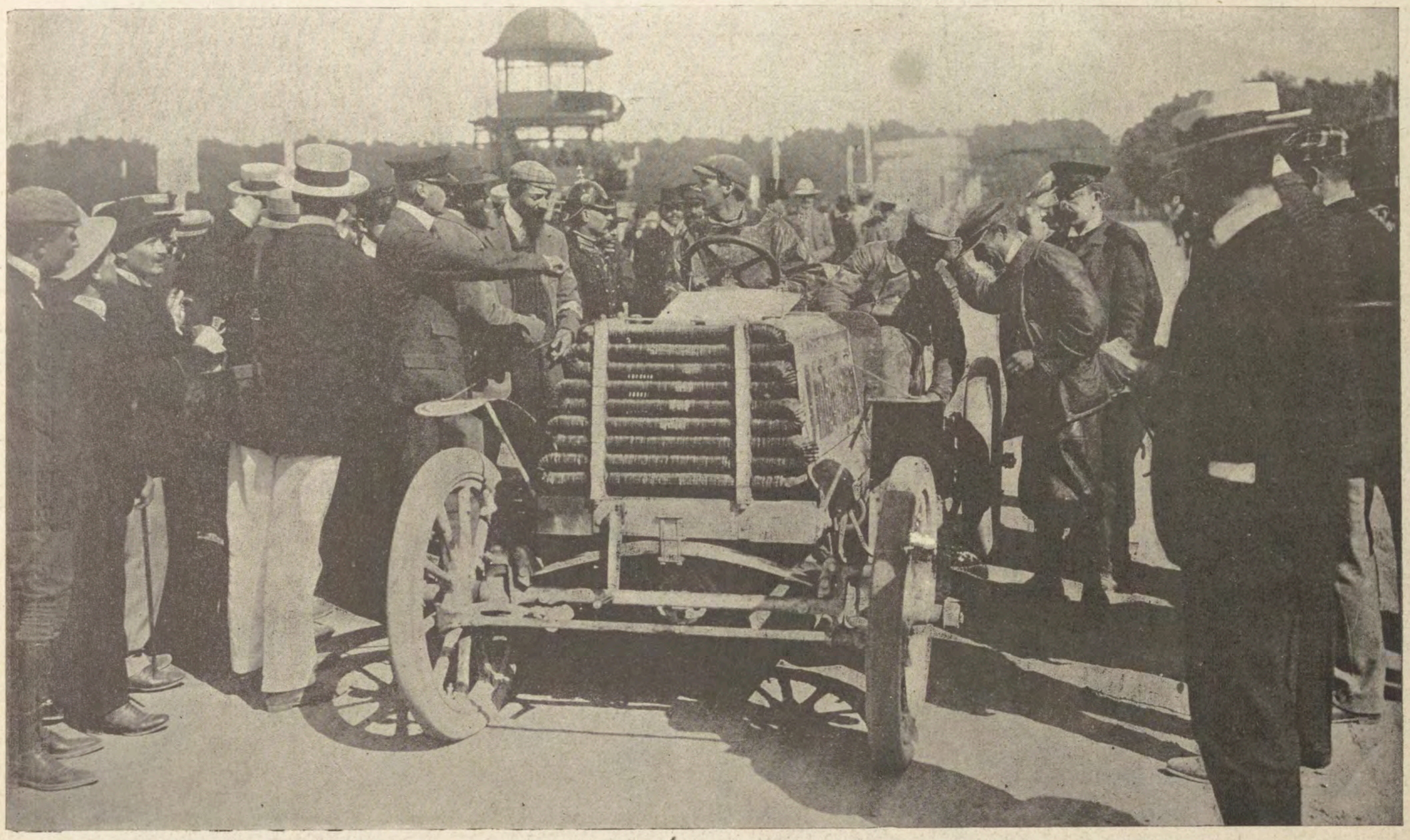
1. Interview du vainqueur après la course par un journaliste viennois. — 2. Marcel Renault quitte enfin son veston de cuir. — 3. Maurice Farman, 2e de la catégorie des grosses voitures, sur sa voiture munie de pneumatiques Continental. *— 4. Achille Fournier, qui a conduit sa voiture pendant la plus grande partie de la dernière étape, avec une moitié de volant de direction. — 5. L'arrivée de Baras, 3e de la catégorie des voitures légères, sur sa voiture légère* Darracq, *munie de pneumatiques* Michelin.



LE COMTE ZBOROWSKI, VAINQUEUR DE LA CATÉGORIE DES GROSSES VOITURES

Sur sa voiture *Mercédès* munie de pneumatiques *Continental.*

Vainqueur de la Catégorie des grosses voitures, le comte Zborowski a couvert en 16 h. 10 m. 55 s. la distance de la course Paris-Vienne. — Notre photographie le représente au moment où il débouche sur le Prater. Quelques minutes perdues par lui à la douane suisse l'ont fait rétrograder à la troisième place.

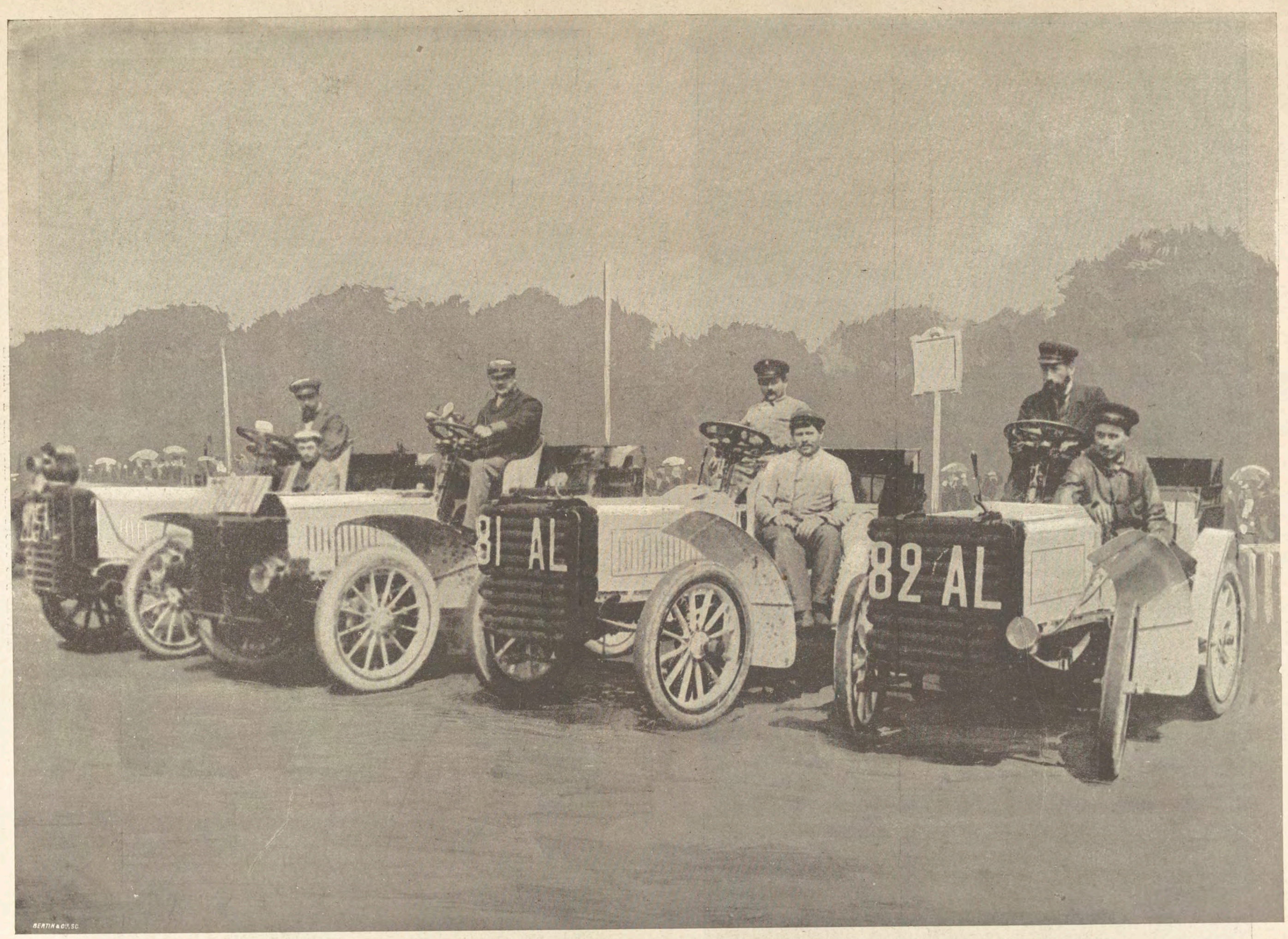


L'ARRIVÉE D'HENRI FARMAN A VIENNE

H. Farman, arrivé deuxième de la catégorie des grosses voitures sur sa voiture, munie de pneumatiques Michelin, *est passé premier par suite du déclassement du comte Zborowski.*

AU-DEVANT DES TOURISTES

Les membres du Touring-Club Autrichien se rendant à bicyclette au-devant de la caravane automobile.



Olliver. Rutishauser. Chanliaud. Le Blon.

L'ÉCURIE DES VOITURES SERPOLLET à L'ARRIVÉE à VIENNE.

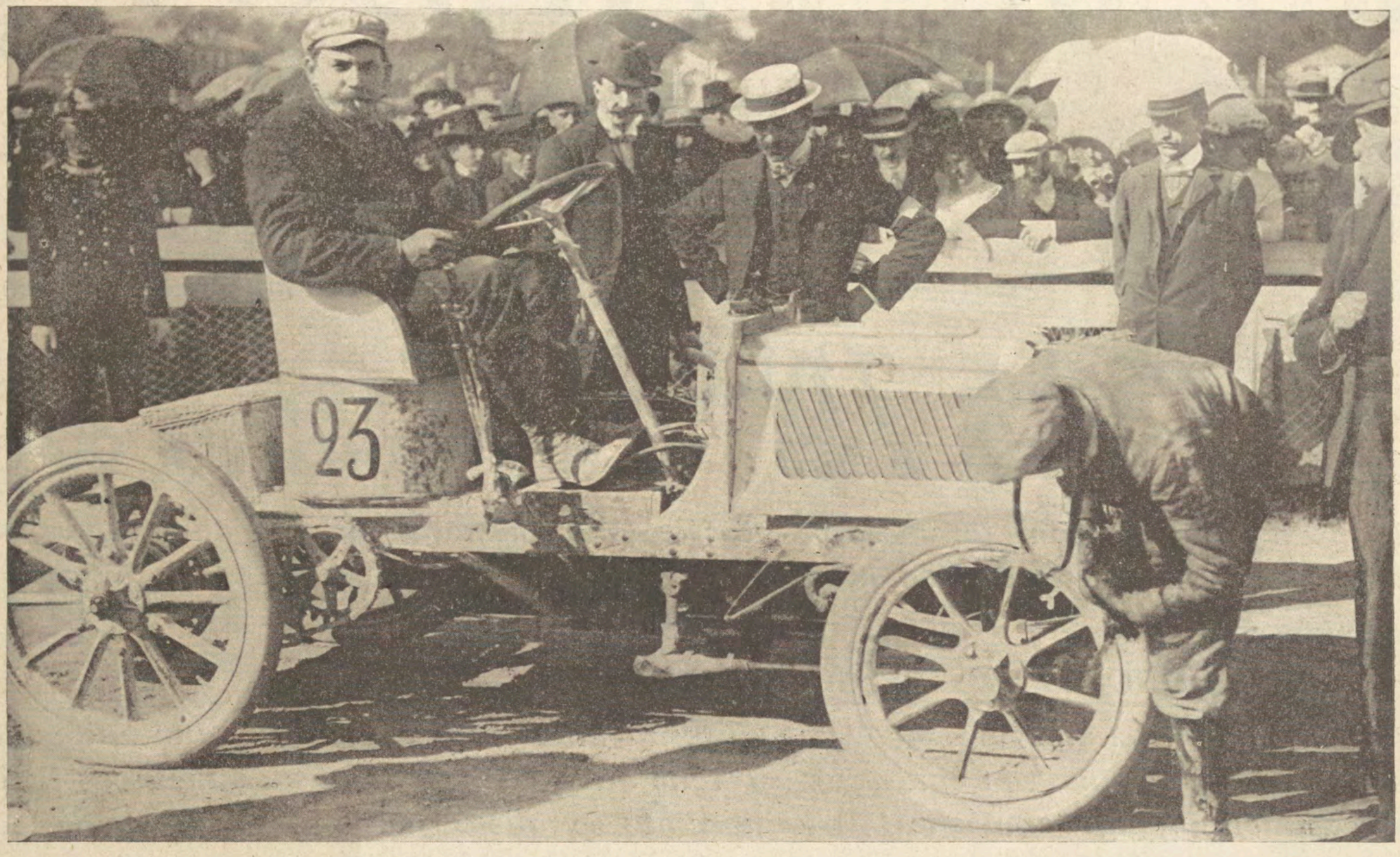
Les voitures à vapeur (chauffage à l'alcool) Serpollet, *qui détenaient déjà le record de la vitesse avec 120 kilomètres à l'heure et qui s'étaient si brillamment comportées dans le circuit du Nord, ont donné, dans Paris-Vienne, une preuve éclatante de leur résistance. Très remarquées au départ, elles sont toutes arrivées à Vienne dans des temps plus qu'honorables. Notre photographie représente les voitures de* Chanliaud, Le Blon, Rutishauser *et* Olliver, *prises aussitôt après l'arrivée à Vienne. Toutes ces voitures sont munies de pneumatiques* Michelin.

LA FOULE AUTRICHIENNE AU-DEVANT DE LA CARAVANE AUTOMOBILE PARIS-VIENNE

Une foule considérable s'était portée au devant des touristes dont les premiers ont fait leur entrée à Vienne, samedi, par la Luxemburg-Strasse.

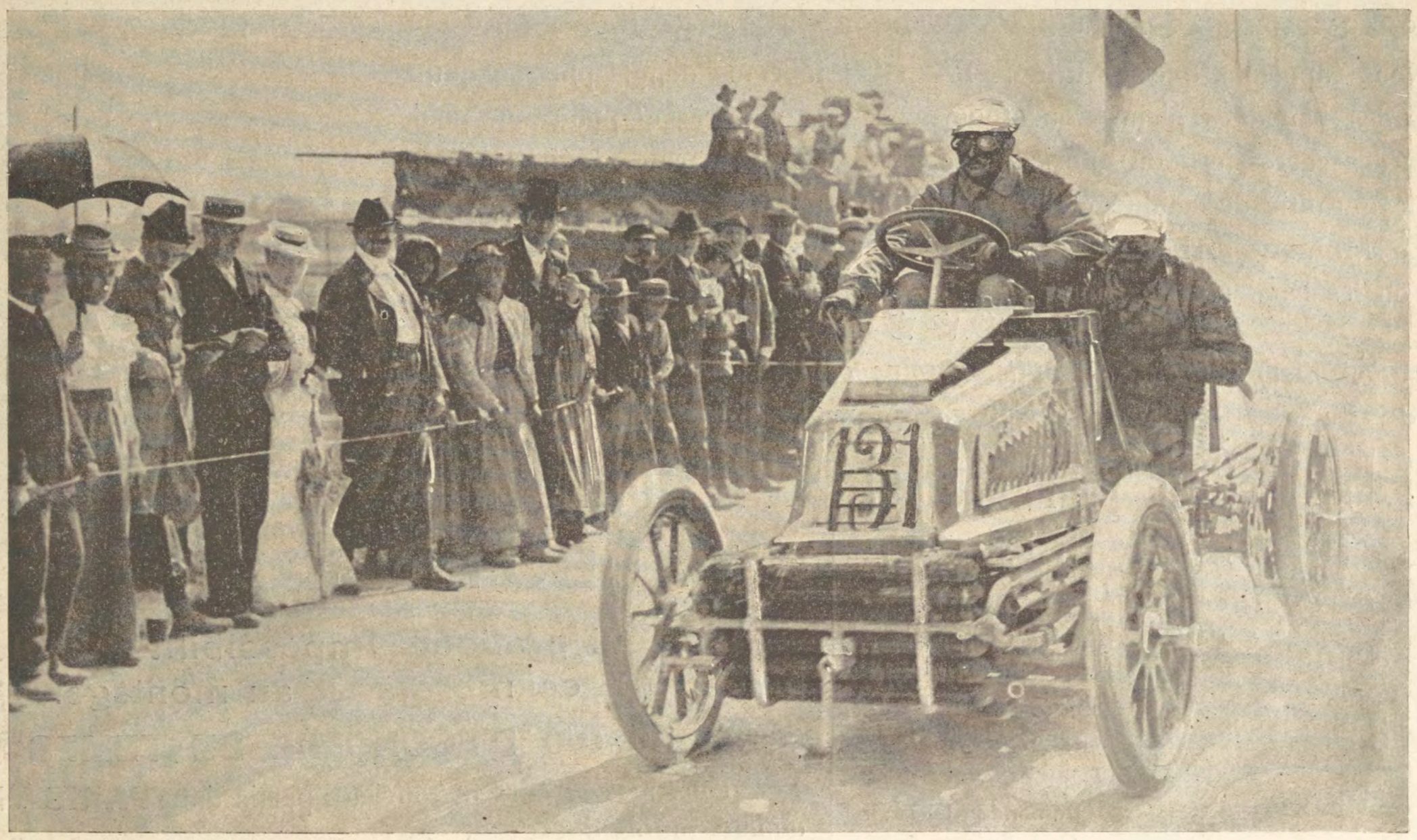
L'ARRIVÉE DES TOURISTES FRANÇAIS A VIENNE

Les premiers touristes français débouchent à Vienne sur la place du Prater.



LES VOITURES BELGES DANS PARIS-VIENNE

Parmi les 6 voitures légères belges qui ont pris part à la course Paris-Vienne, Déchamps, sur voiture légère Déchamps, *munie de pneumatiques* Michelin, *est arrivé premier dans le temps excellent de 20 h. 17 m. 10 s.*



UN FRÈRE QUI A DE QUI TENIR

Achille Fournier, sur sa voiture légère Gobron-Brillié, *munie de pneumatiques* Continental, *est arrivé premier de l'écurie des voitures Gobron-Brillié dont 6 représentants sur 7 ont atteint Vienne dans de très bons temps. Notre photographie le représente passant à Salzbourg.*

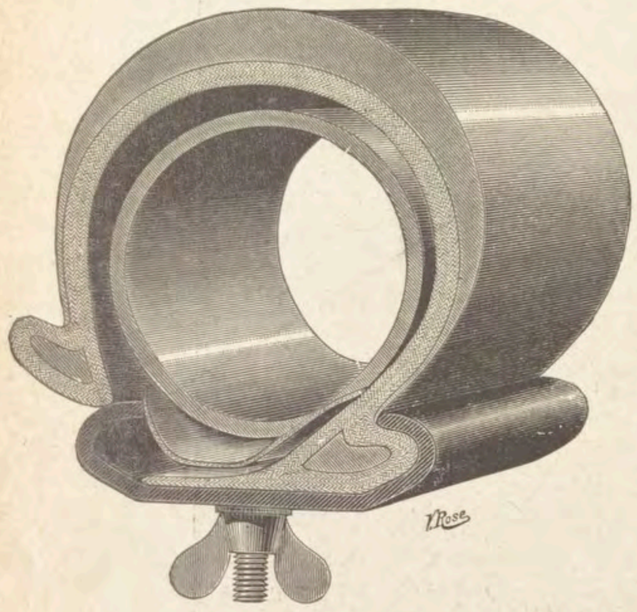
Maison TALBOT

S.T.
MARQUE DE FABRIQUE

159, Avenue Malakoff * PARIS

Téléphone : 549-38

Maisons à LONDRES, MANCHESTER, BRUXELLES, NICE et MILAN



Extrait du Journal "*Le Cycle et Automobile Industriels*", 15 Juin 1902

LE TALBOT

NOUVEAU PNEU DE VOITURE

1° La chambre à air ne peut jamais être pincée dans son bandage, soit dans l'opération du montage, soit dans celle du démontage.

2° Le bandage ne peut jamais s'arracher de la jante, même dans un virage.

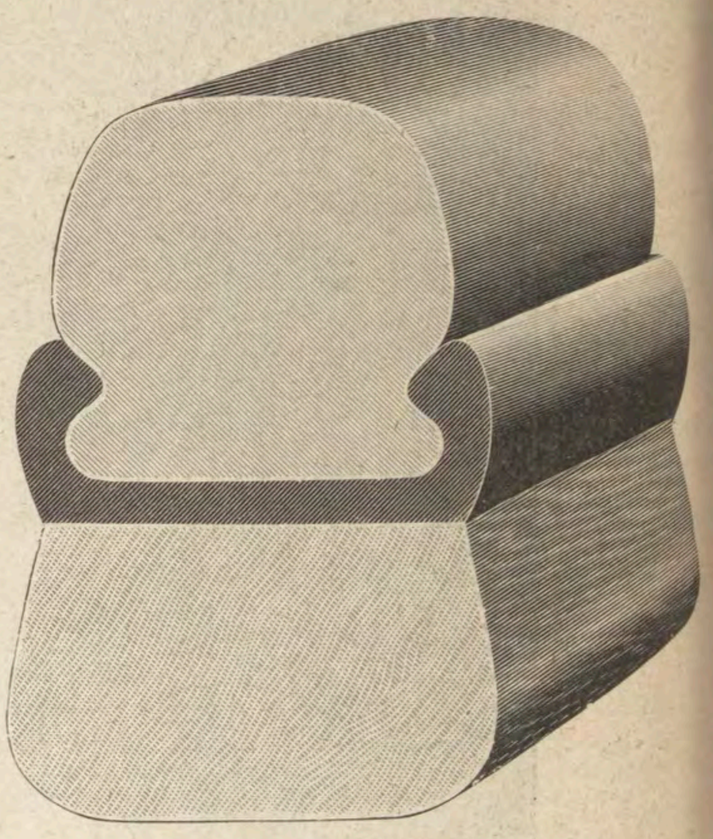
POURQUOI CES AVANTAGES ?

1° Parce que la chambre à air étant faite au moule est d'une épaisseur uniforme dans toutes ses parties ; de plus, son épaisseur est telle que l'outil ne peut en aucun cas la pincer.

2° Le talon allongé empêche la chambre de se glisser entre les deux talons comme dans les pneus ordinaires, et ce talon allongé étant traversé par les valves et les boulons de sécurité, il est impossible au bandage de tourner autour de la jante ou même de sortir de cette dernière.

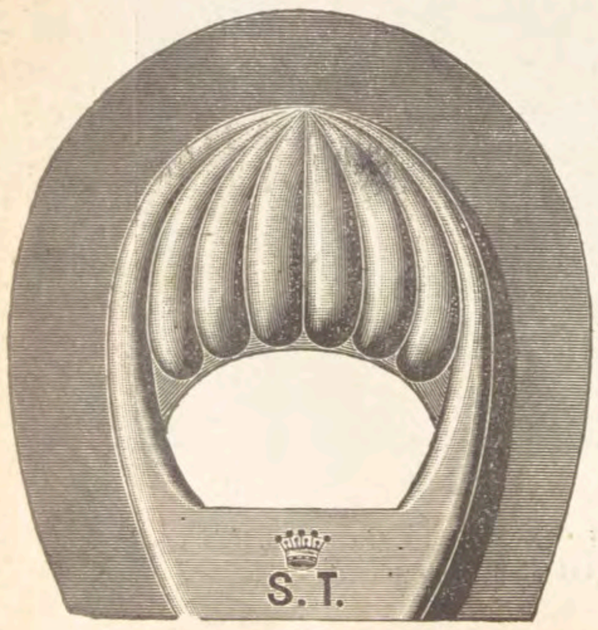
Nous rappelons que la **Maison TALBOT** fabrique depuis plus de quinze années des bandages pleins pour tous genres de voitures et pour tous poids. Exiger des carrossiers ou fabricants de voitures la marque de fabrique qui est une garantie de solidité et de durabilité.

La **Maison TALBOT** se charge de tous les travaux intéressant les roues ou les bandages de roues.



Fabrication irréprochable. Garantie absolue contre tous vices de fabrication

Patin Pneumatique pour Chevaux



TALBOT

Le Meilleur,
Le moins cher,
Le plus durable,
adopté par toutes les personnalités sportives.

Demander le Tarif Spécial.

L'exiger de vos maréchaux.

LE DÉMONTE-PNEUS « TALBOT »

Le seul pratique. Impossibilité absolue de pincer une chambre à air au montage.

50 0/0 D'ÉCONOMIE DE TEMPS

Tous les coureurs et touristes partis dans PARIS-VIENNE étaient munis de

"Démonte-Pneus TALBOT"